

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji „Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym”

### COM(2009)104 wersja ostateczna

(2009/C 277/20)

Sprawozdawca generalny: **Gustav ZÖHRER**

Dnia 25 lutego 2009 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji „Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym”

COM(2009) 104 wersja ostateczna

Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego dnia 23 marca 2009 r. powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Komisji Konsultacyjnej ds. Przemian w Przemysle. Sprawozdawcą był Gustav ZÖHRER, współsprawozdawcą był Manfred GLAHE.

Mając na względzie pilny charakter prac, na sesji plenarnej w dniach 13–14 maja 2009 r. (posiedzenie z 13 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Gustava ZÖHRERA na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 141 do 2 – 5 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

### 1. Kontekst i treść dokumentu Komisji

1.1. Przemysł motoryzacyjny został dotknięty kryzysem szybciej i gwałtowniej niż większość innych gałęzi przemysłu. Dlatego Komisja i państwa członkowskie podjęły w ciągu ostatnich miesięcy szereg inicjatyw mających na celu jego wsparcie w tej trudnej sytuacji. W komunikacie z 25 lutego 2009 r. Komisja wskazuje na znaczenie dynamicznego i konkurencyjnego sektora motoryzacyjnego. Oprócz nagłego spadku popytu na samochody osobowe i użytkowe oraz utrudnionego w chwili obecnej dostępu do kredytów, w komunikacie omówione zostały także długotrwałe problemy strukturalne wywodzące się sprzed kryzysu.

1.1.1. Komisja już od dłuższego czasu zajmuje się problemami przemysłu motoryzacyjnego, mianowicie w ramach grupy wysokiego szczebla CARS 21, forum restrukturyzacyjnego z października 2007 r. oraz szeregu niewielkich grup roboczych. Komitet wniósł już ważny wkład w tę dyskusję, przyjmując w grudniu 2007 r. raport informacyjny pt. „Branża motoryzacyjna w Europie: sytuacja obecna i perspektywy” (CCMI/046, opinia w sprawie „Branża motoryzacyjna w Europie: sytuacja obecna i perspektywy” [CESE 1065/2007 fin rev.]), obecnie zaś pracuje nad opinią w sprawie rynku podzespołów i części oraz rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym (CCMI/059, opinia w sprawie rynku podzespołów i części oraz rynków niższego szczebla w sektorze motoryzacyjnym).

1.2. W drugiej części komunikatu Komisja opisuje środki specjalnie ukierunkowane na przemysł motoryzacyjny, które już zostały podjęte oraz które są planowane na szczeblu wspólnotowym oraz w państwach członkowskich w ramach europejskiego programu naprawy gospodarczej.

### 2. Uwagi i wnioski

2.1. Komitet z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji. Pokazuje on, że Komisja i państwa członkowskie są gotowe udzielić wsparcia przemysłowi motoryzacyjnemu w tej dramatycznej

sytuacji. Komitet podkreśla konieczność spójnych i skoordynowanych ram służących z jednej strony wyeliminowaniu przejawów protekcyjizmu, z drugiej zaś sformułowaniu wspólnych celów.

2.2. Kryzys, z którym mamy obecnie do czynienia, wymaga szybkiego działania. Niektóre środki trzeba wdrożyć w przyspieszonym tempie, aby przede wszystkim uchronić przed upadkiem małych i średnich dostawców podzespołów i części oraz umożliwić pilnie potrzebne inwestycje.

2.2.1. W pierwszym rzędzie należy zapewnić szybki dostęp do celowych kredytów w wystarczającej wysokości, udzielanych przez banki, EBI, a także do środków w postaci pomocy i gwarancji ze strony państw członkowskich.

2.2.2. Mimo to prawdopodobnie nie uda się uniknąć przypadków niewypłacalności przedsiębiorstw. Dlatego Komitet wzywa Komisję i państwa członkowskie do przeglądu zapisów prawa upadłościowego w celu sprawdzenia, na ile wspiera ono kontynuację działalności przedsiębiorstw.

2.3. Największym wyzwaniem w czasach kryzysu jest jednak zapewnienie zatrudnienia. Celem jest zapobieganie bezrobociu i utrzymanie know-how w przemyśle. Państwa członkowskie dysponują różnorodnymi środkami umożliwiającymi przetrwanie w okresie przejściowego spadku zamówień (np. skrócenie czasu pracy). W niektórych państwach członkowskich takich środków jednak nie ma, co pociąga za sobą redukcję zatrudnienia na szeroką skalę. Dlatego Komitet zachęca do wymiany najlepszych praktyk i stosowania ukierunkowanego wsparcia w celu zatrzymania pracowników w miejscu pracy. Okresy zmniejszonego wykorzystania mocy produkcyjnych trzeba spożytkować na doskonalenie zawodowe pracowników.

2.3.1. Komitet z zadowoleniem przyjmuje starania podjęte w ramach EFS w celu umożliwienia finansowania środków służących zachowaniu zatrudnienia. Popiera propozycję adaptacji europejskiego funduszu dostosowania do globalizacji w kontekście kryzysu. Jako że przewidziane środki w wysokości 500 mln EUR mogą nie wystarczyć, Komitet proponuje ich zwiększenie do 1 mld EUR (zob. opinia CCMI/063).

2.3.2. Grupa, którą najsilniej dotknął kryzys oraz związana z nim redukcja miejsc pracy, to pracownicy zatrudnieni na podstawie umów na czas określony oraz pracownicy tymczasowi. Komitet apeluje o podjęcie szczególnych środków na rzecz tych grup pracowników oraz o dostosowanie ram prawnych, przede wszystkim dotyczących pracowników tymczasowych.

2.4. Konieczne są zachęty zwiększające popyt. Należy przy tym zwrócić uwagę na to, by wszystkie środki natury finansowej lub podatkowej (np. premie za złomowanie) wspierały i przyspieszały przekształcenia technologiczne sektora (wydajność energetyczna silników, redukcja emisji). Ponadto Komitet wzywa państwa członkowskie, Komisję, EBC, a także partnerów społecznych, do stworzenia ram makroekonomicznych mających na celu zabezpieczenie dochodów, a tym samym wzmocnienie popytu wewnętrznego.

2.5. W związku z długotrwałymi trudnościami strukturalnymi Komitet wskazuje na raport informacyjny swej Komisji Konsultacyjnej ds. Przemian w Przemśle (CCMI) z listopada 2007 r. w sprawie obecnej sytuacji i perspektyw branży motoryzacyjnej. Opisano w nim jasno wyzwania, przed jakimi stoi przemysł oraz stwierdzono, że należy się spodziewać szeroko zakrojonych przemian w sektorze, które w wyniku obecnego kryzysu zapewne nastąpią w przyspieszonym tempie.

2.5.1. Kryzys i środki pomocy państwa powodują w pierwszej kolejności przede wszystkim zmianę struktury rynku polegającą na zwiększeniu udziału w nim mniejszych, bardziej ekologicznych i tańszych modeli pojazdów. Ma to znaczące konsekwencje dla wartości dodanej producentów i dostawców i będzie miało trwały wpływ na całą branżę.

2.5.2. Jeżeli sektor chce wyjść z kryzysu wzmocniony, trzeba właśnie teraz zwiększyć wysiłki w dziedzinie badań i rozwoju, innowacji oraz podnoszenia kwalifikacji pracowników. Odpowiedzialne za to są zarówno przedsiębiorstwa, jak i państwa członkowskie oraz Unia Europejska. Dlatego Komitet popiera inicjatywy przedstawione przez Komisję.

2.5.3. Sprowadzając problemy strukturalne do nadwyżek mocy produkcyjnych, należy zachować ostrożność. W ubiegłych latach w Europie wystąpił znaczny spadek mocy produkcyjnych (przede wszystkim w Hiszpanii, Portugalii, Wielkiej Brytanii). W tej kwestii istnieją duże różnice między poszczególnymi producentami, a także zróżnicowane podejścia. Nadwyżki mocy produkcyjnych po części są nieodłączną cechą samego systemu produkcji (np. zmiana modelu, konkurencja wewnętrzna). Jednak w obecnej sytuacji istnieje szczególne zagrożenie, że w związku z kryzysem dojdzie do „wykarczowania” mocy produkcyjnych, co

później, kiedy popyt znów wzrośnie, doprowadzi do ich niedoboru, a tym samym do zwiększenia importu. Dlatego Komitet postuluje poruszenie tej kwestii w ramach grupy wysokiego szczebla CARS 21.

2.5.4. Głęboki kryzys strukturalny dotknął przede wszystkim producentów amerykańskich. Komitet z zadowoleniem przyjmuje starania Komisji zmierzające do znalezienia skutecznej politycznej odpowiedzi na związane z tym trudności, z jakimi borykają się GM Europe i jego dostawcy, które to starania polegają na koordynowaniu działań państw członkowskich dotkniętych tym problemem. Unia Europejska musi stanowczo nalegać, by Stany Zjednoczone oraz General Motors dały europejskiej gałęzi przedsiębiorstwa (OPEL/Vauxhall/Saab) szansę przetrwania.

2.5.5. Zdaniem Komitetu, aby pokonać nadchodzące trudności, konieczne będą dalsze wspólne wysiłki ze strony przedsiębiorstw, ale także państw członkowskich i Unii Europejskiej. Dlatego Komitet popiera propozycje Komisji dotyczące wdrażania wyników konsultacji w ramach CARS 21 oraz dalszego postępowania. Opowiada się za kontynuacją procesu, który – zgodnie z duchem strategii lizbońskiej – wspiera długoterminową europejską politykę przemysłową.

2.5.6. Ponadto Komitet wskazuje na znaczenie rynków niższego szczebla (trwają prace nad opinią w tej sprawie, która zostanie niebawem przyjęta). Zachęca do wykorzystania doświadczeń CARS 21 i do utworzenia grupy wysokiego szczebla, która zajmowałaby się szczególnymi problemami podmiotów działających w tym sektorze.

2.5.7. Zainicjowane przez Komisję partnerstwo na rzecz przewidywania zmian w sektorze samochodowym stanowi ważny krok w kierunku podjęcia także kwestii społecznych skutków zmian strukturalnych. Wobec dramatycznych tendencji, Komitet wzywa zaangażowanych partnerów społecznych oraz Komisję do stworzenia prawdziwego, skutecznego dialogu społecznego.

2.6. Podstawą dalszego skutecznego działania europejskiego przemysłu motoryzacyjnego jest swobodny dostęp do rynków światowych oraz uczciwa konkurencja. Dlatego Komitet z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by pogłębić dialog z partnerami handlowymi. Szczególnie należy śledzić rozwój wydarzeń w Stanach Zjednoczonych i w Azji w celu zagwarantowania równych warunków, niestosowania środków protekcjonistycznych i dyskryminacyjnych, a także skutecznej ochrony własności intelektualnej. Komitet podkreśla, że w związku z bieżącymi wydarzeniami, a mianowicie umową o wolnym handlu z Koreą Południową, należy szczególnie nalegać na stworzenie wyważonych ram dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Obecny stan negocjacji nie odzwierciedla celu, którym jest wyeliminowanie pozataryfowych barier handlowych dla producentów europejskich.

Bruksela, 13 maja 2009 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI